

# Vor 80 Jahren: Pan American erschließt den Pazifik

Dr. Thomas Müller,

1. Vorsitzender der *Motiv-Arbeitsgemeinschaft LUFTFAHRT e.V.*

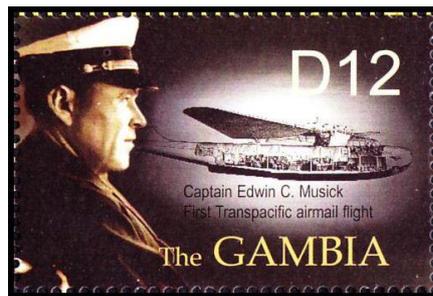


Die von Juan Trippe gegründete Pan American Airways hatte im Jahr 1927 den Verkehr zwischen Key West in Florida und Havanna in Kuba aufgenommen und baute in den folgenden Jahren ihr Streckennetz und ihre Vormachtstellung in der Karibik sowie in Mittel- und Südamerika konsequent aus. Bis 1931 hatte sie in dieser Region eine Phase der Konsolidierung erreicht. Die damals verfügbaren Flugboote hatten bei voller Zuladung jedoch nur eine Reichweite von etwa 250 NM, so dass zur Erschließung neuer Routen über den Atlantik nach Europa oder über den Pazifik nach Asien die Entwicklung einer neuen Generation von Flugbooten unabdingbar war. Am 26. Juni

1931 schrieb Trippe daher die führenden Hersteller von Luftfahrzeugen an und bekundete sein ernstes Interesse an einem mehrmotorigen Flugboot. Dieses sollte in der Lage sein, mit vier Mann Besatzung und einer Zuladung von mindestens 300 Pfund Luftpost bei Gegenwinden von 30 NM eine Distanz von 2500 NM zu überbrücken. Eine Route über den pazifischen Ozean schien politisch einfacher realisierbar als eine solche über den Atlantik. Gleichwohl blieb die Distanz von 2400 NM zwischen der kalifornischen Küste und Hawaii eine noch zu bewältigende Herausforderung.

Als einzige politisch durchsetzbare Verbindung nach Asien projektierte Pan American eine Route über eine Inselkette mitten durch den Pazifik, die von Hawaii über Midway, Wake und Guam auf die Philippinen führte. Auf ihr standen sämtliche Gebiete unter dem Einfluss der Vereinigten Staaten. Die Philippinen erhielten als US-amerikanische Kolonie erst 1935 durch eine neue Verfassung Teilautonomie, ehe sie 1946 in die vollständige Unabhängigkeit entlassen wurden.

Auf seine Ausschreibung von 1931 hatte Trippe Angebote der Firmen Sikorsky und Martin zum Bau eines Flugbootes gemäß seinen Spezifikationen erhalten. Bei der zunächst gelieferten Sikorsky S-42 war aber offensichtlich, dass der 2400 NM-Sektor zwischen Kalifornien und Hawaii nicht zu bewältigen war. Da die Martin M-130 noch nicht zur Verfügung stand, mit den Erkundungsflügen über den Pazifik jedoch alsbald begonnen werden sollte, wurde die zweite S-42 ohne Passagierkabine geliefert und mit Zusatztanks ausgestattet. Nach diversen Testflügen in der Karibik verlegte Pan American das Flugboot nach San Francisco, um von dort aus mit den Erkundungsflügen über den Pazifik zu beginnen, die zwischen dem 16. April und dem 24. Oktober 1935 durchgeführt wurden.



Bevor eine Aufnahme regelmäßiger Flüge möglich war, musste auf den unbewohnten Inseln Midway und Wake die zur Stationierung von Personal und zur Übernachtung von Fluggästen erforderliche Infrastruktur geschaffen werden. Es waren zunächst die notwendigen betrieblichen Einrichtungen einschließlich der Peil- und Funkstationen zu errichten. Auf Wake musste sogar eine provisorische Feldbahn zum Transport der Güter verlegt werden. Erst zu Beginn des Jahres 1936 wurde das Material für zwei identische Hotels für die Besatzungen und Passagiere nach Midway und Wake transportiert. Alles war vollständig vorgefertigt und sollte bis zum 15. Mai 1936 betriebsbereit sein. Innerhalb von 55 Tagen waren die Hotels auf beiden Inseln errichtet. Das Personal sollte jeweils für 6 Monate auf den Inseln stationiert werden, wofür auch die Lebensmittelvorräte bemessen waren.



Während diese Erschließungsarbeiten anliefen, war mittlerweile auch das zweite, für lange Ozeanstrecken entwickelte Muster, die Martin M-130 fertiggestellt. Der Erstflug konnte am 30. Dezember 1934 erfolgreich vollzogen werden. Von ihrer Leistungsfähigkeit war die M-130 der S-42 deutlich überlegen. Dies zeigte sich aber auch im Anschaffungspreis, der mit 417.000 USD angegeben wird, während für eine S-42 242.000 USD aufzuwenden waren. Das modernste Landflugzeug dieser Zeit, die Douglas DC-2 kostete im Vergleich hierzu lediglich 78.000 USD. Die Martin M-130 war nahezu vollständig aus Metall gefertigt und konnte in 3 Kabinensegmenten 36 bis 41 Passagiere befördern. Die Nutzlast entsprach in etwa ihrem Leergewicht, was ihre Überlegenheit gegenüber anderen Flugzeugmustern ausmachte.

Der 22. November 1935 sollte schließlich der Tag des ersten planmäßigen Postfluges von San Francisco nach Manila werden. Die amerikanische Post hatte aus dem Anlass eine Briefmarke herausgegeben. Die zahlreichen Erstflugbelege sind heute keine Raritäten, sondern in großen Stückzahlen bereits zu Preisen ab ca. 2,00 € zu erwerben. Die am 9. Oktober 1935 an Pan American gelieferte Martin M-130 mit der Registrierung NC14716 hatte in Erinnerung an die Segelschiffe des 19. Jahrhunderts den Taufnamen „China Clipper“ erhalten. 111.000 Briefe transportierte der „China Clipper“, die insgesamt 1.879 Pfund wogen. Die amerikanische Postverwaltung vergütete Pan American mit 2 USD pro Meile. Juan Trippe verabschiedete die Besatzung mit den Worten: „Kapitän Musick, Sie haben Ihre Anweisungen. Handeln Sie danach und legen Sie ab nach Manila!“



Um 15:46 hob der China Clipper ab und durchflog die Pfeiler der noch nicht fertiggestellten Cross Bay Bridge und über die Golden Gate Bridge. Millionen Hörer konnten im Radio die letzten Neuigkeiten vom Flug verfolgen. Um 10:19 am nächsten Morgen landete Edwin Musick den China Clipper in Pearl Harbour, wo die Reise am Folgetag um 06:35 Uhr fortgesetzt wurde. 14 nichtzahlende Passagiere, Personal für die Stationen auf Midway und Wake, stiegen dort zu. Jeder Sektor bis Manila stellte fortan eine Tagesetappe dar, so dass die Landung in Manila am 29. November 1935 um 15:33 Uhr folgte. Der philippinische Präsident Manuel Quezon hatte anlässlich des Ereignisses einen Feiertag verfügt. Der gesamte Flug nach Manila überbrückte eine Distanz von 8.210 NM und benötigte eine reine Flugzeit von 59 Stunden 48 Minuten. Als der „China Clipper“ am 5. Dezember 1935 wieder in San Francisco eintraf, war der Umlauf in 123 Stunden 12 Minuten bewältigt, was unter den veranschlagten 130 Stunden lag.

Der erste Passagierflug nach Manila ließ noch fast ein weiteres Jahr auf sich warten. Am 21. Oktober 1936 war der „Hawaii Clipper“ für den Erstflug eingeteilt, wiederum unter dem Kommando von Edwin Musick. Seinerzeit kostete der Hin- und Rückflug nach Hawaii 720 USD, der nach Manila 1.600 USD. Da das durchschnittliche jährliche Familieneinkommen im Jahr 1935 in den Vereinigten Staaten bei 1.512 USD lag, war eine Flugreise über den Pazifik nur für eine kleine Oberschicht erschwinglich.



Die Passagiere gingen in San Francisco am Nachmittag an Bord. Nachdem das Wasser auf gefährliches Treibgut abgesucht war, folgte der Start bei einer Geschwindigkeit zwischen 75 und 80 kt. Das Flugboot stieg auf eine Reiseflughöhe von 9.000 ft, wo es die Reisegeschwindigkeit von 125 kt erreichte. Aus dem Fenster waren die Hügel von San Francisco und die Golden Gate Bridge zu sehen, bevor für die nächsten 18 Stunden nichts als Wasser folgte. Das Abendessen wurde an mit Leinentüchern gedeckten Tischen in feinem Porzellan serviert, wonach an Bord die Nachtruhe begann. Die Insel Molokai war am folgenden Morgen die erste Landmarke, ehe nach der Überquerung von Oahu die Landung in Pearl Harbour folgte. Mit Fahrzeugen wurden die Passagiere nach Waikiki transportiert, wo sie den Rest des Tages und die Nacht im Royal Hawaiian Hotel verbrachten.



Am frühen Morgen des dritten Tages begann die Reise über zahlreiche kleine Inseln der Hawaiischen Kette, bevor nach einer Flugzeit von 9 Stunden das ringförmige Korallenriff der Midwayinseln am Horizont auftauchte. Im Pan American Hotel gab es ein Abendessen, was sich am Folgetag auf Wake wiederholte. Da zwischen Midway und Wake die Datumsgrenze liegt, war in westliche Richtung bereits der fünfte Kalendertag angebrochen. Navigatorisch war dies der schwierigste Abschnitt, da es unterwegs keine nennenswerten Orientierungspunkte gab.

In Guam legte das Flugboot auf einer ehemaligen Basis des U.S. Marine Corps an im von einer Landzunge umgebenen Hafen von Apra an. Am 6. Tag (bzw. am 7. Kalendertag) war das Ziel in Manila erreicht, wo die Cavita Naval Base genutzt wurde, die 8 Meilen südlich der Stadt lag. Die näher gelegene Manila Bay schien von ihren Wellenbewegungen zu unruhig und daher weniger geeignet als Ankerplatz für Flugboote.



Juan Trippes Wunschziel Schanghai war gleichwohl noch nicht erreicht. Die Briten hatten Vorbehalte, der Pan American die erforderlichen Landrechte für Hong Kong zu gewähren. Da die Portugiesen jedoch für eine Verlängerung der Strecke nach Macao aufgeschlossen waren, lenkten auch die Briten ein. Der erste Flug nach Hong Kong mit Juan Trippes als Passagier an Bord konnte daher am 23. Oktober 1936 durch die M-130 „Philippine Clipper“ erfolgen, der auf dem Weg dorthin in Macao einen Stopp einlegte. Ab dem 28. April 1937 übernahm die Sikorsky S-42 „Hong Kong Clipper“ die Teilstrecke ab Manila, wo der Anschluss für die aus San Francisco eintreffenden Passagiere hergestellt wurde. Zu einer Weiterführung der Flüge nach Schanghai kam es jedoch wegen der seit 1937 in einen Krieg eskalierten Spannungen zwischen Japan und China nie.





Seit dem 8. Juli 1936 wurden die Dienste im wöchentlichen Turnus durchgeführt, wobei die Abflüge in San Francisco mittwochs erfolgten. Einen herben Rückschlag brachte der Verlust des „Hawaii Clipper“ am 28. Juli 1938. Ohne jede Spur verschwand das Flugzeug zwischen Guam und Manila und blieb bis heute verschollen. Infolge des Verlustes musste der Flugplan vorübergehend auf drei monatliche Flugpaare reduziert werden, ehe Anfang 1939 zwei Boeing 314 in San Francisco eintrafen, die gemeinsam mit den beiden verbliebenen M-130

wieder ein wöchentliches Flugpaar ermöglichten.

Die Ära der Clipper über dem Pazifik fand ihr abruptes Ende durch den japanischen Angriff auf Pearl Harbour in den Morgenstunden des 7. Dezember 1941. Während des Angriffs war die Boeing 314 „Anzac Clipper“ aus San Francisco nur eine Stunde von Pearl Harbour entfernt. Kapitän Turner steuerte das Flugboot nach Hilo, ließ es vollständig entladen und betankte es von Hand, um mit Einbruch der Dunkelheit zurück nach San Francisco zu fliegen. Alle übrigen Stationen der Pan American, die erst wenige Jahre zuvor aufgebaut worden waren, zerstörten die Japaner in den folgenden Tagen und Wochen vollständig. Nach Beendigung des II. Weltkrieges standen Boeing Stratocruiser, Douglas DC-4 und Lockheed Constellation zur Verfügung, so dass erstmals der Verkehr mit Landflugzeugen über den Pazifik möglich war. Das letzte Flugboot der Pan American, die Boeing 314 „American Clipper“, traf am 9. April 1946 in San Francisco von Honolulu kommend ein. Keines der großen amerikanischen Flugboote blieb erhalten, so dass nur einzelne Gegenstände und Dokumente die Erinnerung an diese Zeit lebendig erhalten. Pan American bediente noch bis Februar 1986 Strecken über den Pazifik, ehe die wirtschaftlich angeschlagene Gesellschaft dieses Teilnetz an United Airlines veräußerte. Die heutigen Jets legen die Strecke von San Francisco nach Manila ohne Zwischenstopp in 14 Stunden zurück.



### **Anmerkung:**

Gekürzte Fassung des Titelbeitrages aus Heft 3/2015 des Mitteilungsblattes der Motiv-Arbeitsgemeinschaft Luftfahrt e.V.